



Årstaparkens framtid

En studie av förtätning i östra Uppsala

Peter Staflin

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
EX0529 Kandidatarbete i landskapsarkitektur, 2011, 15 hp på landskapsarkitektprogrammet,
Uppsala

© Peter Staflin

Titel: Årstaparkens framtid – En studie av förtätning i östra Uppsala

Engelsk titel: The Future of Årstaparken – A Study of the Densification of Eastern Uppsala

Nyckelord: Uppsala, Årsta, förtätning, grönstruktur, miljonprogrammet, Kevin Lynch, Jan Gehl

Handledare: Viveka Hoff, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Anna Tandré, SLU, institutionen för stad och land

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

Sammandrag

Denna studie berör förtätning av ett redan bebyggt område i Uppsala och hur förtätning påverkar förhållandet till befintliga grönområden.

Befolkningsprognoserna för Uppsala kommun tyder på en tillväxt med drygt 2000 invånare per år fram till 2030. Med den tillväxten krävs fler bostäder inom staden. Sedan 1990-talet har stadsplaneringen gradvis genomgått en förändring. I stället för att som förr främst exploateras i periferin, växer och planeras numera staden även inåt genom förtätning. För att klara miljömål och integrera stadsdelar med varandra, blir staden tätare genom bebyggelse och infrastrukturer. Det ställer nya krav på dagens parker och grönsatser.

I östra Uppsala planeras ett nytt bostadsområde, Östra Sala backe, för drygt 5000 nya invånare. Området är beläget på ett gammalt kraftledningsstråk mellan två befintliga stadsdelar, ett av dem är byggt under 1950-talet medan det andra byggdes under miljonprogrammets tid. Årsta, miljonprogrammets område, har en stor stadsdelspark som är tänkt att förankras med det nyplanerade området. Den här studien fokuserar på kopplingen mellan det nya området och parken. Ökar tillgängligheten till parken med förtätning av bebyggelse och gatunät? Platsen har inventerats med hjälp av Jan Gehls och Kevin Lynchs analysmetoder som bygger på människors rörelse och aktivitet samt visuella element som befolkningen förhåller sig till. Resultatet tyder på att parkens entréer och dagliga målpunkter är viktiga aspekter. Studien presenteras i kartor och text.

Abstract

This study concerns the densification of an already built-up area and how the densification affects the connection to the existing green areas. Population forecast for the City of Uppsala is indicating a growth of over 2000 people a year by 2030. The growing population requires more housing in the city. Since the 1990s, the cities increase in density. In order to meet environmental objectives and integrate neighborhoods with each other, the city becomes denser through new buildings and infrastructure. This places new demands on today's parks and green structures.

In eastern Uppsala, a new residential area, Östra Sala backe, is being planned for more than 5000 new residents. The planned area will be located on an abandoned strip of land, previously used for power lines, between two existing districts. One of them is built in the 1950s, while the other was built during the 1960s regeneration epoch. Årsta, which was built in the 60s, has a large district park that is supposed to be connected to the planned area, Östra Sala backe. This study focuses on the relationship between the new area and the existing park. Can accessibility to the park be increased by densification of buildings and street layout? The location has been analyzed by using the methods of Jan Gehl and Kevin Lynch, focused on human movement patterns and activities as well as visual elements that people relate to. The results indicate that the park's entrances and daily target points are important aspects. I present the results by maps and text.

Inledning

Under landskapsarkitektutbildningen har diskussioner ofta handlat om att bevara parker, grönområden och grönstrukturer, både i och strax utanför staden.

I dag flyttar fler och fler från landsbygden till städer som erbjuder service, utbildning och arbeten. Folkvandringen från landsbygd till stad är en bidragande faktor till längre bostadsköer. Sedan 1950-talet har en stadsutglesning, urban sprawl, pågått i svenska städer. Staden växte mestadels utåt med en ökad yta per invånare. En mottrend till urban sprawl påbörjades under 1990-talet och många storstäder växer i dag även inåt (Arnstberg & Bergström 2010, s. 23).

Ett problem är att det saknas mark att bygga på, eller som Anneli Sundin¹ på stadsbyggnadskontoret i Uppsala uttrycker sig – ”det finns bara svår mark kvar i städerna att bebygga”. Hon menar att den största delen av marken i städer är exploaterad i form av huskroppar, vägar och parker.

I denna uppsats inbegriper jag förutom parkmark och vägar även grönområden mellan bostadsområden och stadsdelar i ”svår mark”. Ekologer anser att marken är viktiga spridningsvägar och habitat för insekter och djur, medan befolkningen som bor intill eller i närheten av dessa områden pekar på känslomässiga värden.

För att bemöta efterfrågan av bostäder kan landskapsarkitekter med sina kunskaper i ekologi, planering och design vara med och påverka utvecklingen i staden. Vi ser vilka områden som bör bevaras, men även hur parker, grönområden och grönstrukturer kan utvecklas genom byggnation.

“Frågan är inte om, utan hur, staden ska förtätas. Framtidens stadsbyggande finns i närförorten och framgången beror på hur man använder sig av hittills outnyttjade grönområden”. (Stähle 2009)

Bakgrund

Enligt prognoserna som Uppsala kommun har gjort, förväntas kommunen öka sin befolkning med drygt 2000 personer per år, vilket innebär att befolkningen kommer att vara närmare 240 000 invånare år 2030 (Uppsala kommun 2010 a, s. 19). Med den kraftiga befolkningstillväxten ökar trycket och kraven på nya bostadsområden i Uppsala. En aspekt i Uppsala kommuns översiktsplan (ÖP) från 2010 är att man vill länka samman bostadsområden och göra staden mer tät genom bebyggelse, grönstruktur, transportsystem och tekniska försörjningssystem (Uppsala kommun 2010 a, s. 26).

I Uppsalas periferi präglas många bostadsområden av miljonprogrammets storskaliga och monotona stadslandskap. Dessa bostadsområden och stadsdelar ligger som enklaver runt staden, där grönområden och transportsystem kapar kontakten mellan innerstaden och stadsdelar som planerades under det omdiskuterade miljonprogrammet. Miljonprogrammet sträcker sig från 1950-talet till mitten av 1970-talet. I dag vill man främja integration och trygghet mellan människor genom att öka kontaktytan mellan stadsdelar och minska barriäreffekter mellan områden. En annan viktig aspekt som ÖP tar upp är stadens grönstruktur.

¹ Anneli Sundin, Uppsala kommun, samtal den 3 december 2010.

Grönområden har stor betydelse för stadens hållbarhet. Det gäller social och biologisk mångfald, de renar även luften, tar hand om dagvatten och minskar klimateffekter (Uppsala kommun 2010 a, s. 28). Boverket (2007, s. 14) har genom skriften *Bostadsnära natur* satt upp rekommenderade riktlinjer för avstånd från bostad till grönområde, samt grönområdets storlek.

Ett aktuellt projekt är Östra Sala backe (ÖSB) i östra Uppsala. Bostadsområdet planeras efter kvartersstadens modell på det gamla kraftledningsstråket mellan Sala backe och Årsta längs med Fyrislundsgatan. Även delar av Årsta öster om Fyrislundsgatan ingår i planerna. Marken är kommunägd och den nya stadsdelen förväntas få 2000-2500 nya lägenheter vilket innebär ca 4500-5600 nya invånare. En tanke med projektet är att barriäreffekten mellan Årsta och Sala Backe ska försvinna genom den nya bebyggelsen. I planerna ingår Källparken och Årstaparken som är belägna på kommunens mark; parkerna kommer att rustas upp och utvecklas till betydelsefulla grönområden för befolkningen i ÖSB. Öster om Fyrislund planeras bostäder och en upprustning av Årstatorg, vars mark är privatägd (Uppsala kommun 2010 b, s. 4).



Figur 1. Översiktskarta över området. Kartunderlag från Digitala Kartbiblioteket Metria (2011), bearbetat av Peter Staflin. Skala 1:3000 (A4).

Årsta – en del av miljonprogrammet

Målet med miljonprogrammet var att möta den aktuella bostadsbristen i Sverige. I östra Uppsala byggdes stadsdelen Årsta efter miljonprogrammets stadsplaneringsideal. Trafikseparering, funktionsseparering, återvändsgator och grönområden mellan husen är några av de karakteristiska kännetecknen från epoken. Landskapsarkitekten Lennart Pedersen som har varit aktiv i utformningen av Årstaparken beskriver hur planeringen av Årsta formades efter miljonprogrammets ideologi:

”Bostadsbristen var stor i slutet av 60-talet och miljonprogramsbyggen pågick i hela landet. I Uppsala planerade den dåvarande stadsarkitekten Per Olof Lefvert ett nytt, stort bostadsområde i Årsta som skulle ersätta de pittoreska handelsträdgårdarna och havrefälten med radhus, höghus och villor.

Jobbet skulle vara billigt och snabbt utfört i miljonprogrammets anda. Men Årsta byggdes även med en annan tanke i bakhuvudet.

-Det skulle finnas olika typer av boendeformer för att berika mångfalden och minska segregationen, säger landskapsarkitekten Lennart Pedersen”. (Ström 2006)

Byggnader

I dag bor cirka 8100 personer i hela Årsta som byggdes mellan 1969-1972 på näst intill obebyggd åkermark (Erikson & Ehlin 2006, s. 53). Majoriteten av bostäderna i Årsta utgörs av bostadsrätter och 78 procent bor i flerfamiljshus (Årsta 2009). Området begränsas av Fyrislundsgatan i väst, järnvägsspåret i söder, nya E4:an i öst och Alrunegatan i norr. Slavsta tillhör Årsta men ingår inte i min studie. Miljonprogrammets typiska hus präglar stadsdelen även om det är en variation i bostadstyper. Årsta består av ett antal fristående byggnadsenkla som grupperar sig runt Årstaparken. Närmast Fyrislundsgatan ligger två grupper sexvånings punkthus i gult fasadtegel på ömse sidor om centrum. Byggnaderna är fritt placerade i landskapet där schaktmassor är formgivna i böljande former. Norr och söder om parken ligger två stora grupper med flerfamiljshus i två våningar. Husen består av rött tegel och saknar socklar. Den norra delen består av tre kvarter, uppdelat av två stora parkeringsytor. Bostadshusen är tvåvånings loftgångshus och är grupperade i rader så att vartannat stråk blir en trång entrégata, vartannat ett något bredare parkstråk. Det södra bostadsområdet består också av tre kvarter, uppdelat av stora parkeringsytor. Strukturen i området skiljer sig från det norra området genom att husen bildar rektangulära gårdar. Husens entréer är belägna mot de gröna gårdarna.

I öster breder ett stort villaområde ut sig vilket är något mer dynamiskt och består av två delar, en äldre del som är belägen närmare E4:an och en nyare del som gränsar mot parken. Den nyare delen är byggd under miljonprogrammets era. Trafiksepareringen som var ett krav under rekordårens stadsplanering är tydlig i hela Årsta. Det är endast trafikleden Fyrislundsgatan som kopplar samman bostadsgrupperna i öster och i norr med områdena i väster och söder. Bilvägarna i samtliga områden är breda och saknar hierarkier. Bostadsområdena planerades med barn i åtanke genom att koncentrera alla bilparkeringar till stora parkeringskvarter, några av kvarteren har garagelängor. Årstaskolan nås med en bilväg som slutar i en återvändsyta. Årstaskolans huskroppar är delvis i två plan, fasaderna består av betongplattor med småsten i. På senare år har barackbyggnader i trä kompletterat bristen på skol- och förskoleplatser men idag

står några av dem tomma. Skolgården har utformats väl med lektyr och lekredskap, även en stor fotbollsplan i grus ligger på skolans område. Skolkomplexet är centralt beläget i Årstaparken.

Årsta som helhet karaktäriseras av Pedersen som en stadsdel utformad likt industriernas löpandeband-modell:

”Allt vara ganska styrt och reglerat. Det skulle vara enkelt och billigt. Därför blev det ganska fantasilöst. Detaljer och omsorg hanns inte med och var inte heller något som egentligen behövdes. Bostäderna blev ju uthyrda ändå eftersom efterfrågan var så stor, säger Lennart Pedersen”. (Ström 2006)

Årstaparken

Parken som sluter sig runt skolan är öppen och ljus, med stora gräsytor för lek och fotbollsplaner. Lennart Pedersens böljande åsar formade av schaktmassor är genomgående i hela parken. Åsarna bidrar till en lekfull och aktiv karaktär, de fungerar som rumsbildande element samtidigt som de är perfekta pulkabackar. I den västra delen, där parken möter punkthusen, är en större lektyr anlagd. Ytan består av en sandlåda, klätterställning, fotbollsplan i grus och en BMX-bana. Söder om lektyr växer en större samling *Salix*-träd på schaktmassorna som skolbarnen kallar gropen. I hela parken är mindre grupper av träd och slån anlagda, dessa dungar fungerar som rumsavdelande element samtidigt som de tar ned skalan på parken. Den lugnare och mer detaljrika delen är belägen vid parkstråket som möter Årstaparkens södra del. En pergola med sina blomplanteringar är en liten oas. I öster delar sig parken i korridorer, en korridor leder mot 4H- gården i Bolsta, en annan letar sig ut mot odlingslandskapet på andra sidan E4:an.

Syfte

Syftet är att ta reda på hur Årstaparken kan bli tillgänglig för den planerade befolkningen i Östra Sala Backe. Genom att studera dagens aktivitet och rörelsemönster i parken och angränsande bostadsområden, vill jag som blivande landskapsarkitekt bidra med nya frågor och svar angående en förtätning och exploatering av området vid ÖSB.

Frågeställning

Hur kan man vid en förtätning av bostäder och gatunät i Östra Sala Backe öka tillgängligheten till Årstaparken?

Avgränsningar

När två stadsdelar ska läka samman, finns det många utgångspunkter och faktorer man kan studera. Den här studien avgränsar sig till rörelsemönster och social aktivitet. I samråd med Henrik Juhlin och Caroline Johansson Fors på stadsbyggnadskontoret i Uppsala har jag valt det aktuella bostadsområdet Östra Sala Backe som studieområde. Den geografiska avgränsningen för studien är främst Årstaparken och angränsande bostadsområden, dessutom har jag valt att studera hur parken förhåller sig till de omkringliggande områdena Sala Backe i väst och landsbygden i öst.

Termer och begrepp

Grönområden definieras som parkytor, naturmark, rekreations- och friluftsområden mellan bostadsområden i den här studien.

Grönstruktur är ett samlat begrepp för all grönska. Begreppet omfattar all mark som inte är bebyggd, från finpark till avlägsna strövområden utanför staden.

Bebyggelsestruktur är den helhet som uppstår av uppbyggnaden av mindre, olika element, exempelvis husens placering och utformning.

Trafikstruktur avser den helhet som uppstår av leder med motorburen trafik.

Zoneringprinciper består av fyra olika upplevelsezoner (Boverket 2008, s. 23).

Jag beskriver dem ur ett bostadsområdes perspektiv. Den *offentliga zonen* är en yta som är planerad för alla medborgare. *Halvoffentlig zon* är även den till för alla medborgare men zonen känns mer privat än den offentliga zonen. Exempel kan vara parkeringsytor och lekplatser. *Halvprivat zon* är mer privat, zonen upplevs som en hemmiljö även om den delas med grannar. Trapphus och entrézoner på gården bör utformas efter principen. Den *privata zonen* är en plats som endast ett hushåll har tillträde till. Det kan vara uteplatsen.

Förtätning berör bebyggelse av hus, gator och vägar i den här studien.

NIMBY kommer från den engelska termen *Not In My Back Yard* (inte på min bakgård) och syftar på hur privatpersoner ser problem med exploatering av verksamheter i sin boendemiljö, exempelvis nya bostäder eller bilvägar vid närliggande grönområden.

Metod

Det finns flera olika faktorer som man kan studera och ta hänsyn till när ett område ska förtätas. Mitt arbete fokuserar på rörelsestrukturer i form av gatunät, gång- och cykelbanor men även på social aktivitet. För att uppnå syftet valde jag flera olika arbetsmetoder. Området inventerades genom platsbesök och samtal med befolkningen i Årsta och Sala backe, parallellt med litteraturstudier.

Litteraturen innefattar olika teorier och metoder för stadsanalys och planering.

Jag utgick även från de aktuella exploateringsplanerna i planprogrammet för Östra Sala backe, samt hur planerna förhåller sig till visioner och riktlinjer i Uppsala kommuns översiktsplan från 2010.

Inventering/samtal

Genom platsbesök i Årstaparken och bostadsområden runt parken har jag kartlagt och studerat kopplingen och förhållandet mellan park, bostäder och landsbygden utanför staden. Observationer av de olika bostadsområdenas karaktärer som gränsar till parken samt tänkbara målpunkter och funktioner för befolkningen i Årsta och Sala backe utgör en grund och förståelse för mina analyser. Under inventeringen noterade jag hur parken är planerad och utformad, genom att analysera den utifrån *Lynchs* och *Gehls* teorier. Eftersom stadsdelsbefolkningen ofta har kunskap och lokalkännedom om sin boendemiljö, pratade jag med ett antal personer som jag mötte i Årsta, Sala backe och i parken. Samtalen genomfördes med åtta personer, unga som gamla. Jag ställde samma frågor till

samtliga personer för att få ett så brett svarsunderlag för var och en av frågorna som möjligt.

Jag antecknade svaren för att få en mer öppen diskussion i jämförelse mot inspelning av samtal, vilket kan hämma samtalet.

Uppsala kommuns vision

För att ta reda på Uppsala stads framtida intentioner om stadsutveckling av grönstruktur, rörelsestruktur och bebyggelse har jag valt att koncentrera mig på Uppsala kommuns översiktsplan från 2010, samt det specifika planprogrammet över Östra Sala backe som kommunen har tagit fram med konsultmedverkan av White Arkitekter (Uppsala kommun 2010 b).

Uppsala kommuns översiktsplan från 2010

För att möta befolkningsprognosen i Uppsala planeras staden även inåt. Stadens väv av bebyggelse, rörelsestruktur och grönstruktur blir tätare för att klara klimat- och miljökraven, samt behoven av stadslivskvaliteter. Staden skall enligt ÖP få en mer tydlig innerstadskaraktär genom stadsstråk med handel, samt närhet till parker och grönområden med hög kvalitet. Närheten förstärks med gröna stråk eller med gröna kilar. Korspunkter mellan två stråk av olika karaktär ska utformas med stor omsorg. När en gata med stadskaraktär korsar en väg med parkkaraktär är det viktigt att korsningen utformas så att bägge stråken behåller sin prägel även efter mötet. I ÖP beskrivs nya större utvecklingsområden som ska bli viktiga knutpunkter och stadsstråk i staden. Det gamla kraftledningsstråket vid Fyrislundsgatan är en av dessa satsningar. Här ska Årsta kopplas samman med Sala backe (Uppsala kommun 2010 a, s. 35).

Bebyggelsestruktur

ÖP nämner att innerstadskaraktär kan nås genom att planera nya bostadsområden efter kvartersstadens modell. Höga hus för bostäder och verksamhet kan tillkomma vid specifika platser där omgivningen tillåter, exempelvis vid knutpunkter där husen stärker kollektivtrafiksystemet eller vid en lokal centrumkärna. Byggnader måste förhålla sig till Uppsalas siluett (Uppsala kommun 2010 a, s. 25).

Trafikstruktur

Kollektivtrafiken utvecklas genom stomlinjer i staden. Bostäder, verksamheter och andra funktioner samlas vid dessa linjer. Det ökade stadslivet kring stråken höjer kraven på utformningen av omgivande parker och torg. Stråken för kollektivtrafiken kompletteras med anslutande gång- och cykelvägar. Cykelnätet blir mer sammanhängande i staden och kopplas samman med cykelvägar ut mot landsbygden (Uppsala kommun 2010 a, s. 26-27).

Grönstruktur

Stadens grönstruktur ska i sina huvuddrag bevaras och/eller utvecklas, det kan även ske genom kompensation i form av utveckling av värden på annan plats.

Planprogrammet nämner att den tänkta parken vid Vaksala kyrka ska kompensera de grönytor som tas i anspråk (Uppsala kommun 2010 b, s. 24).

Grönområdets sociala värden prioriteras i stadsväven och deras läge och gestaltning har stor betydelse för användningen. I östra Uppsala finns behov av satsningar på nya parker och större grönområden för rekreation och naturvård eftersom området präglas av brist på natur med skogskaraktär. Ny bebyggelse som angränsar till grönområden ska utformas på ett sätt som höjer kvalitén. Närhet till park och natur ska beaktas (Uppsala kommun 2010 a, s. 27).

Planprogrammet för Östra Sala backe

En stark utveckling pågår i Uppsalas östra delar sedan flytten av E4:an. Kommunfullmäktige gav 2002 byggnadsnämnden i uppdrag att upprätta ett detaljplaneprogram för det aktuella området där den tidigare kraftledningen var placerad. Programförslaget från 2008 hade inriktningen bostäder med inslag av handel och kontor, strukturen var gles med relativt låga hus. 2010 reviderades och fastställdes programförslaget, området bedömdes klara en högre exploateringsgrad i form av trafik- och bebyggelsestruktur än i tidigare förslag (Uppsala kommun 2010 b, s. 6, 7, 10). Förslaget följer intentionerna i översiktplanen från 2010.

I planprogrammet sägs att vision och riktlinjer för området är att koppla samman Årsta med Sala backe och att området får en urban karaktär som lockar människor med olika bakgrund och livsstil. Den traditionella stadens uppbyggnad med tydliga kvarter och gator är förebilden och det ska vara enkelt att röra och orientera sig genom området.

Östra Sala backe blir en viktig entréplats till Uppsala, både från den nya E4:an och omgivande landsbygd. Ambitionen är att lyfta och stärka kvalitéer så som de stora stadsdelsparkerna Källparken och Årstaparken i området. Ett förslag är att de utvecklas och profileras som temaparker. Hela den angränsande miljön väster om Vaksala kyrka utgör en del av riksintresset Vaksala. Området anses vara värdefull fornlämningsmiljö med gravfält från yngre järnåldern. Planprogrammet nämner en ny park intill Vaksala kyrka som ska kompensera de grönytor som tas i anspråk vid kraftledningsstråket (Uppsala kommun 2010 b, s. 13, 10).

Lösningar enligt planprogrammet

I planprogrammet presenteras ett antal förslag och lösningar gällande utvecklingen av området (Uppsala kommun 2010 b, s. 9-10, 13). Fyrislundsgatan utvecklas till en stadsgata med handel och stomlinje för busstrafik. Från Fyrislundsgatan dras nya lokalgator som förankras med tidigare gatunätet i Årsta och Sala backe. På så sätt stärks kopplingen mellan stadsdelarna och de uppgifter av det slaget dyka upp. Uppmuntrar att röra sig till fots eller med cykel.

Nya byggnader ska erbjuda variation genom att man bygger högt, lågt och tätt. De högre byggnaderna föreslås vid Gränby Centrum och Årsta Centrum samt längs Fyrislundsgatan. För att stärka Årsta Centrum som samlingspunkt flyttas torget närmare Fyrislundsgatan.

Utbyggnaden av Östra Sala backe tar stöd i den befintliga park- och grönstruktur som finns i området. Både Källparken och Årstaparken rustas upp, och en utveckling kan tillvarata tankarna om begreppet temaparker. Källparken, som byggdes efter Gunnar Leches stadsplaner, har kulturhistoriska värden och är

klassad som särskilt värdefull bebyggelse enligt översiktsplanen. Parken innehåller element som amfiteater och en damm som kan utvecklas till temat kulturpark. Årstaparken med sina fotbollsplaner och motionsslingor kan enligt planprogrammets vision ta fasta på temat rörelsepark.

Resultat och analys

Kevin Lynch och Jan Gehl är två kända teoretiker som har arbetat fram varsin metod för att studera stadens planering, utformning och sociala aktivitet. Kevin Lynch presenterar några av sina främsta stadsbilsanalyser i boken *The image of the city* från 1960. Han har arbetat fram en strukturell metod för att kartlägga människors läs- och orienteringsförmåga i staden. Identitet, struktur och betydelse är tre komponenter som bidrar till människors visuella upplevelse av staden och det är genom den fysiska formen som vi förstår staden, menar Lynch.

Jan Gehl lägger fram sina teorier och analysmetoder som berör sambandet mellan den fysiska miljön och uteaktiviteterna i sin bok *Livet mellem husene* från 1980.

Genom att kombinera Gehls och Lynchs teorier och metoder fick jag två redskap som kompletterade varandra när jag analyserade Årstaparken. Gehls teorier grundar sig i rörelse och den sociala aktiviteten, medan Lynchs teorier omfattar stadens fysiska element och hur vi orienterar oss efter dem. Resultaten som analysmetoderna gav hjälpte mig att nå mitt syfte.

Vid mina platsbesök har jag haft Lynchs och Gehls analysmetoder som utgångspunkt. Genom samtal med befolkningen och egna iakttagelser har jag analyserat och kategoriserat platser, objekt/element och social aktivitet i Årstaparken, med angränsande områden. Resultatet är indelat i två delar. Den första delen berör och inriktar sig på rörelse och social aktivitet i området, den andra delen fokuserar på betraktarens visuella upplevelser av platser och miljöer i området. Eftersom båda Lynchs och Gehls metoder utgår från medborgarna, genom intervjuer och planerarens egna iakttagelser, blandar jag deras begrepp. Jag har valt att jobba med vissa utvalda delar och begrepp inom analysmetoderna.

Lynch

Kevin Lynch nämner fem element med vars hjälp befolkningen bildar mentala kartor över sin omgivning i staden. Elementen är *stråk* (paths), *kanter* (edges), *område* (districts), *noder/knutpunkt* (nodes) och *landmärken* (landmarks) (Lynch 1960, s. 47). Det är främst dessa element som jag utgick ifrån i min analys.

Stråk är leder som vi vanligtvis rör oss efter, de kan vara trafikleder, promenadstigar, järnvägar och kanaler. För många är stråken det viktigaste och tydligaste elementet eftersom människor upplever sin omgivning från stråken. De övriga elementen arrangeras ofta längs med stråken. *Kanter* är linjära element som inte anses vara stråk. De markerar avgränsningar mellan två områden eller ytor. *Kanter* visar var områden börjar och slutar. Strandlinjer, väggar och stängsel är några exempel. En kant kan uppfattas som en barriär mellan två områden men de kan även sammanlänka dem. *Område* är en enhetlig plats eller yta som uppfattas ha en tydlig karaktär eller funktion. Betraktaren upplever en

tydlig känsla av att vara i området, eller utanför. Exempel på *område* kan vara bostadsområden, torg eller park. *Noder* eller *knutpunkter* är strategiska punkter i stadsnätet där stråk korsar varandra. Vid noderna sker ofta transportbyten. *Knutpunkter* är ofta kopplade till andra element. *Noder* kan även vara mötesplatser i form av torg, gathörn eller köpcentrum där människor samlas. *Landmärken* är tydliga objekt som skiljer sig från andra ting, i utseende och läge i staden. Det är en referenspunkt som underlättar orienteringen, ofta kan objektet ses från olika vinklar och från långa avstånd. Ett *landmärke* kan till exempel vara ett berg, en byggnad eller en skylt (Lynch 1960, s. 46-48).

Gehl

Jan Gehl menar lite förenklat att aktiviteterna kan delas in i tre olika kategorier; nödvändiga aktiviteter, valfria aktiviteter och sociala aktiviteter. Gruppen nödvändiga aktiviteter omfattar påtvingade aktiviteter som att gå till skolan, arbetet eller att gå till affären. Det är vardagsaktiviteter som förekommer under årets alla månader oavsett väder och där man inte har något val. Den fysiska utformningen påverkar den här gruppen i liten utsträckning. Valfria aktiviteter är sysselsättningar som man gör om man har lust, eller om platsen och vädret tillåter det. Aktiviteterna kan vara att man tar en promenad för att få frisk luft eller att solbada vid en varm husvägg; de flesta rekreativa aktiviteter som vi gör utomhus tillhör den här gruppen. Platsen utformning är helt avgörande om platsen skall användas för valfria aktiviteter. Gruppen av sociala aktiviteter omfattar alla aktiviteter där vi möter andra människor. Hälsningar, samtal och barn som leker med andra barn är några exempel, liksom de mer passiva kontakterna som att se och höra andra människor (Gehl 1980, s. 7-10).

Rörelse och social aktivitet

Jag utgick från Gehls teori om aktivitet och rörelse vid mina besök och inventeringar av området. Jag använde mig även av Lynchs begrepp knutpunkt, för att beskriva målpunkter och samlingspunkter i miljön. Årsta med närliggande miljö inventerades vid fyra olika tidpunkter under april 2011 för att få ett brett underlag för vidare diskussioner. Det första besöket var vid lunchtid under påsklovsveckan, besök två var även det vid lunchtid men på en söndag, besök tre var en vardagskväll och besök fyra var under skoltid. De dagar som jag besökte området var alla varma och soliga vårdagar, för att jag ville se rörelse och social aktivitet.

Den nödvändiga aktiviteten pågår främst i närheten av Årsta centrum där busslinjerna 4 och 41 vänder. Torget, med butiker och en vårdcentral, är placerat mellan busshållplatsen och Årstaskolan. Många i Sala Backe utnyttjar servicen i Årsta centrum vilket leder till ett aktivt stråk där Sparrisgatan korsar Fyrislundsgatan. Även vid Fyrislundsgatan är den övergripande rörelsen nödvändig; gatan är placerad mellan de två stora handelsplatserna i Gränby och i Boländerna. Gatan kopplas även samman med Vaksalagatan som leder ut mot norra E4:an, samt Tycho Hedéns väg som leder ut mot södra E4:an. Förutom vid centrum och Fyrislundsgatan är det rörelse i närheten av skolor och förskolor i Årsta. Trafiksepareringen i området har bidragit till gång- och cykelvägar genom Årstaparken och grönområden. Gång- och cykelvägarna är belägna intill

bostadsområden och kopplar bostadsgårdarna till dagliga målpunkter. Dessa stråk är ofta kortare än de trafikerade gatorna.



Figur 2. Illustrerad rörelse över området, ritad av Peter Staflin på kartunderlag från Digitala kartbiblioteket Metria (2011). Skala 1:3000 (A4).

Dagsaktiviteterna i Årstaparken är till största delen valfri. De stora öppna gräsytorerna är försedda med flera fotbollsplaner, motionsspår och utplacerade parkbänkar med bord. Schaktmassorna erbjuder lä för soldyrkare, fina terrängelement för cyklister och pulkaåkning vintertid. Lekplatserna som är utplacerade i parken, i grönområdena och på bostadsgårdarna används flitigt av barnfamiljer och dagisgrupper. Vid pergolan i södra delen kopplar många äldre personer av genom att läsa och titta på människor. Målpunkten 4H- gården vid Bolsta by lockade många barn under påskveckan, likaså lockar fritidsgården Kryddan vid Vaksala kyrka ungdomar. Under mina samtal fick jag reda på att många cyklar från Sala Backe och Årsta till badet vid Fjällnora. Aktiviteten är koncentrerad vid centrumet och Årstaskolan men minskar snabbt ju längre ut i parken man kommer; stora delar av parken var ödslig och tom på aktivitet. Ut mot odlingslandskapet på andra sidan E4:an var aktivitet och rörelse näst intill obefintlig vid de tidpunkter som jag besökte platsen och samtalen bekräftade mina iakttagelser.

Social aktivitet och rörelse är koncentrerad till Årsta torg med dess kommers och restauranger. Social aktivitet och möten mellan människor sker även vid parkens fotbollsplaner och lekplatser samt längs med bostadsområdenas uteplatser, som vetter ut mot parken. Årstaskolan som är belägen mitt i parken ger ett starkt avtryck dagtid. Stor del av rörelsen och den sociala aktiviteten sker längs med stråken och motionsslingan i parken.

Röster om Årsta

Jag samtalade med åtta personer som jag mötte i Årstaparken och i bostadsområdena i Sala backe. Två kvinnor menade att Årsta är en grön stadsdel, den ena kvinnan hade flyttat till Årsta på grund av de stora grönområdena. Hon upplevde hela parken som positiv men önskade mer liv och aktivitet vid torget. Den andra kvinnan besökte parken för första gången, hon gillade miljön men tyckte att parken kunde utvecklas till en motsvarighet till stadsparken för Uppsalas östra befolkning. Att torget skulle utvecklas till en trevligare och mer serviceinriktad plats var det fler som önskade.

En äldre man som bor i Sala backe sedan 40 år upplevde att servicen i området har blivit sämre genom åren. Han poängterade att äldre människor inte orkar ta sig till köpcentrumen vid Gränby och i Boländerna. Han var även missnöjd med att kommunen flyttat busshållplatser så att äldre inte orkar ta sig till dem.

Tryggheten var en aspekt som en kvinna från Farsta i Stockholm nämnde, hon brukar promenera i området med sin hund när hon hälsar på sin familj i Sala backe. Hon berättade att området kändes tryggare än hennes egen stadsdel i Farsta. Tre Årstaelever gillade att det är stora utrymmen runt skolan, även om de bara fick röra sig i ett begränsat område. På fritiden lekte de fritt i hela parken, de efterlyste fler träd och en skog att leka krig i. Fler sitt- och grillplatser med belysning i parken var det en hundägare som efterfrågade. Dessutom tyckte han att bullernivån från E4:an störde vissa dagar, samt att vägen är ett hinder för att komma ut i naturen vid odlingslandskapet.

Av de personer som jag pratade med lät det som att alla var positiva till en exploatering av kraftledningsstråket, även om det finns aspekter i programmet som de är missnöjda med. Hundägaren påpekade att Fyrislundsgatan, som har två filer i vardera riktningen, är överbelastad. Han kunde inte förstå hur en exploatering av området och att två av de fyra filerna blir bussfiler leder till mindre eller samma mängd trafik som i dagens situation.

Visuella element

Den visuella redogörelsen över Årsta grundar sig i mina iakttagelser, där jag har valt att låna Lynchs begrepp stråk, kanter, distrikt, noder/knutpunkt och landmärke för att beskriva observationerna av området.

Jag kunde identifiera fyra eller möjligen fem starka, tydliga stråk som leder betraktaren till och genom parken. Dessa stråk ligger intill bostadsområdena och utgör grunden för den stabila rörelsestrukturen i parken. Tre av dem har öst-västlig riktning som leder besökare mellan parken och in mot Sala backe. Den nordligaste av dem har direkt kontakt med Källparken i väst och 4H- gården i öst. Mittstråket kopplar samman skolan med torget och Sala backe. Det sydligaste stråket leder betraktare mellan Sala backe och ut mot odlingslandskapet i öst. De andra två har en nord-sydlig riktning, där det tydligaste stråket utgår från torget. De offentliga stråken saknar hierarkier vilket bidrar till ett mer svårorienterat område. Det leder till att mindre använda vägar känns ödsliga.

Schaktmassornas former skapar kanteffekter på flera håll. Trots den ringa höjden ger de en tydlig känsla av att befinna sig innanför eller utanför. Massornas höjd bidrar till sämre sikt och bristen på siktlinjer genom dem är problematisk. Även trafiksepareringen är en bidragande faktor till upplevelsen av barriärer i området eftersom vägarna i sig blir hinder.



Figur 3. Illustrerade visuella element i området, ritat av Peter Staflin på kartunderlag från Digitala kartbiblioteket Metria (2011). Skala 1:3000 (A4).

I grönområdena kan barn och besökare röra sig fritt utan oro och fara för trafik. Årsta är inramat av större trafikleder där både E4:an och Fyrislundsgatan upplevs som hinder för fotgängare och cyklister. Fyrislundsgatan har tre gångtunnlar under sig, två av dessa kopplas till parken. E4:an har två tunnlar, en för biltrafik och en för fotgängare som kopplar samman Årstaparken med odlingslandskapet i öst. Punkthusen är placerade på privatägd mark och dagens utformning och zonering intill husen bidrar inte till genomströmning och rörelse mellan husen.

Det finns flera knut- och målpunkter runt parken som skulle kunna leda till mer rörelse och genomströmning i parken. Dagens utformning beaktar exempelvis inte odlingslandskapet och 4H- gården.

Landmärken är kanske det främsta elementet att orientera sig efter. Från parken sett döljer punkthusen vid Fyrislundsgatan sikten mot Uppsalas *skyline*. I parken finns ett konstverk beläget på en kulle, som ger parken identitet och fungerar som ett landmärke. Årstaskolan, Vaksala kyrkas torn och värmeverkets skorsten är tydliga orienteringselement. Befinner man sig i bostadsområden är det svårt att lokalisera sig eftersom byggnader och utemiljön är homogen och likriktad i gestaltningen. I övrigt innehåller Årsta få landmärken att orientera sig efter.

Slutsats

Lennart Pedersen, en av arkitekterna, uttalar sig negativt om miljonprogrammet och pekar särskilt på Årsta som ett styrt och fantasilöst projekt. Byggnationen skulle genomföras snabbt och vara billig. Han menar att den övergripande bostadsbristen i Uppsala påverkade utformningen av Årsta. Trots områdets sparsmakade utformning var det aldrig några problem att sälja bostäderna eftersom bostadsbristen var så stor i Uppsala.

Hela Årsta präglas av trafikseparerad struktur som påverkar befolkningens rörelsemönster och aktivitet i området. För att motverka segregation i stadsdelen planerades olika typer av boendeformer.

Kvaliteter och problem

Några av områdets kvaliteter är att stadsdelen ligger vid stadsgränsen samt den stora parken som leder ut mot odlingslandskapet genom gröna korridorer. Dessvärre saknas en struktur i form av skyltar och tydliga gång- och cykelbanor som leder besökare till parken och ut mot landsbygden i öster, i synnerhet som landsbygden saknar dagliga knut- och målpunkter.

Översiktsplanen nämner brist på natur med skogskaraktär i östra Uppsala. Ett tydligt bevis på dålig framförhållning är när nya E4:an anlades; vägen skapar en kraftig barriär mellan Årstaparken och Vedyxaskogen. För att leda befolkningen ut mot landsbygden byggdes en tunnel under E4:an. Dessvärre håller inte passagen måttet för att undvika barriäreffekten. Tunneln är i minsta laget och stråket som slingrar sig fram för att klara höjdskillnaden försvinner bakom bullervallar. I stället för att utnyttja närheten till naturmarken och eventuella cykelstråk mot Fjällnora har platsen vid E4:an blivit parkens baksida. Även 4H-gården i Bolsta by borde ses som en viktig del och målpunkt vid parken.

Parkens vegetation består av stora gräsytor med spridda dungar av träd och buskar som saknar en sammanhållen karaktär. Växtmaterialet är tidstypiskt från miljonprogrammets tid, till exempel olika arter av *Salix*. De flesta bostadshusen har en tydlig zonering som bidrar till att fler använder sina uteplatser, vilket ökar den sociala aktiviteten intill parkens gränsområden. Årstaparken är rikt utformad med fotbollsplaner, lekplatser och motionsspår som ger möjligheter till sociala möten. Det var flera personer under mina samtal som önskade en park som binds samman med omkringliggande delar, samt att gestaltningen skulle vara mer sammanhållen med fler träd som skapar skogskänsla.

Skolan och parken är svåra att upptäcka eftersom de är gömda bakom hus och saknar tydliga entréer. Årstaskolans entré som även är en entré till parken består av en vändplan, parkeringar samt soprum för bostadshusen som ligger intill skolan. Trafiksepareringen bidrar till en trafiktrygg stadsdel där barn kan leka fritt och röra sig över stora områden, samtidigt som det kan leda till livlösa och folktomma platser. Frånvaron av människor skapar otrygga miljöer.

lakttagelser från platsbesök och vid analys

Under mina platsbesök var de flesta parkbesökarna ungdomar och barn. De äldre parkbesökarna hade ofta ett mål med vistelsen i parken, till exempel hundägare, fotbollsföräldrar och motionärer. Dagtid är det glest med människor i parken, ett fåtal parkbesökare rör sig mellan funktioner och målpunkter i parkens yttre gränser.

Barriären vid Fyrislundsgatan består av tre aspekter. Framför allt är själva gatan ett element, som är ett starkt stråk där det är problematiskt att ta sig över. De två andra aspekterna är Årstas och Sala backes huskroppar. Sala backes gräns är en stor husvägg, som likt en stadsmur sträcker sig längs med Johannesbäckgatan. I Årsta är det punkthusen med dess zonerings som bidrar till en barriäreffekt. På avstånd bjuder den uppluckrade karaktären med siktlinjer och halvoffentliga stråk in besökare mot parken. Men på plats är det svårare att avgöra hur man ska röra sig mot parken utan att störa boende i området. Saknaden av tydliga parkentréer är stor.

Förslag på åtgärder

Enligt planprogrammet är ambitionen att parken ska få mer rörelse och eventuellt bli en temapark. Om ambitionerna ska förverkligas krävs en genomgående upprustning av hela parken samt nya funktioner som passar fler besökare, enligt mina studier och analyser.

Boverket (2008, s. 14) understryker i skriften *Gårdsutveckling i miljonprogramsområden* att anpassning bör göras till personer som är hemma även dagtid, vilket kan vara studenter, pensionärer, arbetslösa och föräldralediga.

Mina förslag på anläggningar som skapar mer sysselsättning under dagtid är badhus, tennisbanor och äventyrsbanor. Den typen av anläggningar skulle locka en stor del av befolkningen i östra Uppsala, men även besökare från Uppsalas innerstad.

Konsekvenser av en exploatering av östra Uppsala

Genom egna studier och analyser av området anser jag att det aktuella planprogrammet är väl genomarbetat med stark koppling till översiktplanen från 2010. Eftersom området är beläget mellan Årsta och Sala backe, på den tidigare kraftledningsgatan, exploaterar man inte värdefulla grönområden ur ett ekologiskt perspektiv. Däremot skulle det nu aktuella stråket kunna utvecklas till en grönstruktur med höga ekologiska värden, men hur ett sådant projekt borde se ut omfattas inte av denna studie.

Planprogrammet nämner att den tänkta parken vid Vaksala kyrka ska kompensera de grönytor som tas i anspråk.

Som planerna ser ut i dag enligt planprogrammet kopplar man samman Årsta och Sala backe så gott det går med befintliga trafiknät. Genom att koppla samman strukturer leder man besökaren på ett orienterbart sätt, mot knut- och målpunkter. Programmet nämner att mötet mellan två stråk ska utformas så att stråkens enskilda karaktär bibehålls även efter mötet.

En anmärkningsvärd aspekt i programmet är att Apelgatan fortsätter genom Fyrislundsgatan i en riktning mot ett av punkthusen. Om gatan istället skulle rikta sig mot parken, mellan punkthusen, får man en helt annan karaktär.

Ambitionerna är att den nya befolkningen ska ha tillgång till Årstaparken. Om det skall infrias krävs enligt mina analyser tydligare parkentreer och en upprustning av stora delar av parken. Även planprogrammet nämner en upprustning som en nödvändighet. I övrigt är programmet utformat efter ny forskning och samhällsplanering, med planering efter kvartersstaden och blandstaden som modell.

Diskussion

Årstaparken presenteras som en aktivitetspark i planprogrammet. Med de ambitionerna är det viktigt att parkens alla delar bidrar till helheten och att de kommer till sin rätt. Det är även viktigt att förankra parken till den nya miljön så att nya medborgare kan lokalisera sig till den. Förankringen måste ske så att både den gamla och ny befolkningen tar den till sig.

Dagens park har många brister som måste förbättras vid den tänkta upprustningen. Entréer, tydligare stråk i form av riktning och hierarkier samt zonereringen måste bearbetas. För att parken ska få status som aktivitetspark måste funktionerna reflektera en större grupp medborgare. Dagens park saknar funktioner som attraherar en befolkning med olika bakgrunder, ålder samt människor som är hemma dagtid.

Trafiksepareringen som är en del av grundidéerna i Årstas utformning är viktig att bejaka. Nya stråk bör förankras på ett lämpligt sätt med nuvarande stråk utan att tappa stadskaraktären som eftersträvas i planprogrammet.

Jag studerade området i drygt åtta veckor, under en vår. För att få en bredare och mer komplex förståelse för uppgiften skulle jag idealt sett ha velat fortsätta analysera området under olika årstider och återvända till platsen med större uppehåll för att få andra intryck. Det vore intressant att se hur folk rör sig i området en höst- eller vinterdag. En aspekt kunde vara att studera hur favoritplatser förändras, till exempel om de överges eller byter skepnad över året. Det vore även intressant att studera hur tonåringar förhåller sig till parken – att se vad de uppskattar i dagens park och ta del av deras visioner av parkens framtid.

Det är svårt att genom mina resultat dra slutgiltiga slutsatser om hur förtätningen av Östra Sala backe ger ökar tillgänglighet till Årstaparken. Under mina samtal ställdes samma frågor till samtliga informanter för att få ett så säkert och brett tolkningsunderlag som möjligt. Jag skrev ned svaren för hand för att få en öppen diskussion kring mina frågor. Strikta enkäter eller inspelade intervjuer kan hämma människors talan. Svaren kan dock diskuteras eftersom vissa svar sällas bort redan under de pågående intervjuerna. I efterhand inser jag att det hade varit intressant att spela in dem.

Studien utgår från mina kunskaper som blivande landskapsarkitekt; resultatet visar att området är komplext och att det krävs mer kunskap och från olika håll, för att förankra parken till det nya området. Metoderna jag har använt för att analysera platsen kan diskuteras. De visuella elementen som jag presenterade utgår från mig och mitt sätt att orientera mig i området. Det som förbryllade mig var hur mina egna upplevelser och tankar förändrades av parkbesöken. Från att först vara ganska pessimistiskt inställd till den sparsmakade utformningen blev jag med tiden mera positiv i min syn på denna. Jag tror att det främst var mina möten med människorna som bidrog till förändringen.

Ett par frågor som berör framtida planering i östra Uppsala avslutar denna studie. Hur kommer staden att möta en vidare befolkningstillväxt i de östra delarna, nu när E4:an ligger precis utanför stadsgränsen? Och hur kommer tillväxten att påverka rörelsemönstren i Östra Sala backe och användningen av Årstaparken?

Referenser

- Arnstberg, Karl-Olov & Bergström, Inger (2010). *Bostaden i staden: Europa planerar för stadsboende och stadsliv*. Stockholm: Forskningsrådet Formas.
- Boverket (2007). *Bostadsnära natur: inspiration & vägledning* [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2007/Bostadsnara-natur/> (2011-06-02)
- Boverket (2008). *Gårdsutveckling i miljonprogramsområden*. [Elektronisk]. Tillgänglig: www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2008/Gardsutveckling_i_miljonprogramsomraden.pdf (2011-06-02)
- Digitala Kartbiblioteket Metria (2011). *Ortofoto över Uppsala*. Sökord: Uppsala. Tillgänglig: <https://butik.metria.se/digibib/index.php> (2011-10-10)
- Erikson, Marja & Ehlin, Ingemar (2006). *Uppsala – en växande stad: bebyggelse 1951-79*. Uppsala: Upplandsmuseet.
- Gehl, Jan. (1980) *Livet mellem husene*. Copenhagen: Arkitektens Forlag.
- Lynch, Kevin 1968 (1960). *The image of the city*. Cambridge (Mass): M.I.T. Press & Harvard Univ. Press.
- Ståhle, Alexander (2009). *Den gröna staden*. [Elektronisk]. *Sveriges Arkitekter*, mars 2009. Tillgänglig: <http://www.arkitekt.se/s48941> (2011-06-02)
- Ström, Marie (2006). I Årsta för att stanna. [Elektronisk] *Uppsala Nya Tidning*, 11 februari. Tillgänglig: <http://www.unt.se/uppsala/i-arsta-for-att-stanna-358326.aspx> (2011-06-02)
- Uppsala kommun (2010 a). *Översiktsplan 2010*. Kommunledningskontoret.
- Uppsala kommun (2010 b). *Östra Sala backe, planprogram*. [Elektronisk] Stadsbyggnadskontoret. Tillgänglig: <http://www.uppsala.se/ostrasalabacke> (2011-06-02)
- Årsta (2009). [Elektronisk] *Uppsala Nya Tidning*, 25 april. Tillgänglig: <http://www.unt.se/inc/print/arsta-146889-default.aspx> (2011-06-02)